



В ПОИСКАХ ЗОЛОТОЙ СЕРЕДИНЫ

Начало года выдалось аномально бесснежным и теплым. Многим это не нравится, в том числе любителям снегоходов. Зато квадроциклетный сезон продлился почти на два месяца.

текст / фото Владислав Букин

Если одеться правильно, то условия для новичков близки к идеальным. Тропы, по которым большую часть весны можно прокладывать трассы чемпионата страны по трофи-рейдам, «проезжабельны» даже без включения блокировки.

В нашем распоряжении были два квадроцикла: новинка в бюджетном сегменте CFORCE 500 HO и совершенно новая модель – более мощный, стильный и технологичный CFORCE 600 EPS.

Аббревиатура HO 500-кубового CFORCE означает High Output, указывая на большую удельную мощность. Двигателю добавили полдюжины «лошадок» – 38 л.с. против 32 – и систему впрыска с электронным управлением от немецкой фирмы Bosch. Кроме того, квадроцикл немного изменился в габаритах и набрал 10 кило веса. Зато внешне и конструктивно это уже иной аппарат – современный дизайн и приятные материалы вплотную приблизили его к топовым моделям CFMOTO.

ПОДЕТАЛЬНО

Первое, на что обращаешь внимание – оптика. Спереди у CFORCE 500 HO линзовые фары, сзади – светодиоды. Присутствует здесь и неплохая базовая комплектация с грузовыми платформами, спинкой пассажира и литыми дисками. Сиденье стало эргономичнее и сделано из более качественных материалов, обивка отлично держит – при активной езде никуда не съезжаешь.

Подвеска стандартная для CFMOTO. Передняя на двойных поперечных А-образных рычагах с достаточным ходом в 160 мм, а вот амортизаторы стали немного другими. Задняя подвеска совсем не изменилась – здесь установлены те же сдвоенные рычаги. Во всяком случае, даже при жесткой езде с подвеской проблем не было. Посмотрим, как покажет она себя при длительной эксплуатации.



АББРЕВИАТУРА HO

500-кубового CFORCE означает High Output, указывая на большую удельную мощность

БАЗОВАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ

с грузовыми платформами, спинкой пассажира и литыми дисками. Сиденье стало эргономичнее и сделано из более качественных материалов, обивка отлично держит – при активной езде никуда не съезжаешь.



Приятное впечатление оставила и трансмиссия. На «пятисотке» хорошо зарекомендовавший себя на других моделях надежный вариатор от канадской фирмы CVTech. Даже при небрежном или неумелом обращении с газом никаких рывков не наблюдалось.

Над тормозной системой инженерам CFMOTO пришлось изрядно потрудиться – ведь более мощному двигателю требуются более серьезные тормоза. Полноценная двухконтурная тормозная система 500 HO, как мы убедились, работает отлично, особенно в совокупности с 26-дюймовыми колесами Ancla с развитыми грунтозацепами, которые положены уже базовой версии.

Удивила – со знаком плюс, – грузоподъемность площадок. Заявленные 20 и 40 кг на переднюю и заднюю подвеску конструкция держит прекрасно. Мне, как любителю повозить с собой кучу мелочевки, понравился объемный бардачок в задней части квадроцикла.

В ПОЛЕ ВОИН

В высоту обновленная «пятисотка» подросла против предыдущей модели CFMOTO X5 аж на 14 см – до 1470 мм. Но на устойчивости в поворотах это никак не сказывается. Квадроцикл хорошо ввинчивается в быстрые повороты и отлично оттормаживается. Тест на предельные крены квадроцикл прошел с запасом, особенно на крутых спусках, где здорово помогает система торможения двигателем.

А вот спортивной прыти от этой модели ждать не стоит. Несмотря на прибавку в лошадиных силах, «пятисотка» – больше турист с возможностью коротких прохватов, нежели чистый спортсмен. Но надо отдать должное прогрессу:

впрыск дает более быстрое ускорение, ровную работу двигателя в жару и холод.

Приборная панель новой модели осталась без изменений – все приборы и указатели на привычных местах и читаются хорошо. А вот подружиться с зеркалами не получилось. Большую часть места в них занимают плечи райдера. А ведь разработчики новой «шестисотки» вопрос с зеркалами решили – никаких нареканий.

Что касается пассажира, то в меру упитанному мужчине на заднем сиденье вполне удобно. Спинка подросла и визуально стала намного надежнее, упоры и держатели на своих местах, а подвеска даже в загруженном виде позволяет квадроциклу ходом преодолевать любые неровности.

ЧТО ПОЧЕМ?

Цена самой простой CFMOTO X5 в версии Basic начинается от 498 383 рублей, более богатая версия X5 Classic всего на 26 тысяч дороже, столько же стоит и новая модель CFORCE 500 HO – 524 633 рубля. В категории бюджетников найти схожий по ходовым характеристикам и тем более качеству аппарат очень сложно. Модели именитых брендов дороже даже в базе.



А для тех, кому покажется мало мощности и комфорта бюджетных моделей, CFMOTO выпустила более мощный 600-кубовый квадроцикл CFORCE 600 EPS. Дизайн квадроцикла не оставит равнодушным никого, а о ходовых качествах модели расскажем в следующем номере.